

## Auf dem römischen Handelsschiff

**UNTERRICHTSFACH:** Geschichte

**LERNFELD:** I.3

**SPRACHLICHER SCHWERPUNKT:** Aktiv und Passiv

### HINWEIS ZUM SPRACHLICHEN SCHWERPUNKT:

Aktiv und Passiv sind Verbformen im Deutschen. In Aktivsätzen steht immer eine handelnde Person im Fokus. Im Passiv rückt das Geschehen oder das Ergebnis in den Vordergrund. Die handelnde Person ist entweder unbekannt, unwichtig oder wird als allgemein bekannt vorausgesetzt, daher wird sie häufig auch weggelassen.

Die Passiv-Form eines Verbs besteht immer aus zwei Teilen:

Die konjugierte Form von **werden** in der richtigen Zeitform + **Partizip II** des Vollverbs.

### TRANSKRIPT:

„Ohhh hier ist wieder ein Schiff... Alleine bei dem Gedanken an eine Schifffahrt wird mir ganz schwindelig.“ „Mir auch! Aber stell dir vor, wir wären in so einem Schiff gefahren, das hätte bestimmt richtig stark gewackelt...“

- 5 Gemeinsam mit Zoe und Karim stehen wir vor dem steinernen Grabdenkmal eines römischen Weinhändlers – dem Neumagener Weinschiff. Zuvor sind sie selbst eine Stunde von Traben-Trarbach bis nach Bernkastel-Kues mit dem Schiff über die Mosel gefahren, um dann die letzte Strecke nach Neumagen-Dhron mit dem Fahrrad zurückzulegen. Sie hatten sich seit Wochen auf diesen Ausflug mit ihrem Sportverein gefreut, doch schon nach kurzer Zeit auf dem Schiff, wird den beiden ganz unwohl – Diagnose: Seekrank.
- 10 In Neumagen-Dhron angekommen haben die Jugendlichen noch eine Stunde, bevor der Ausflug mit einem gemeinsamen Abschlussessen endet. Genug Zeit, um die Gegend genauer zu erkunden. Die beiden starten ihre kleine Runde auf der breiten Römerstraße. Dass die kleine Erkundungstour dabei ausgerechnet die Erinnerung an die Schifffahrt wachrüttelt, war Zoe und Karim nicht klar.



- 15 „Das Denkmal ist aus der Zeit um 220 nach Christus. Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie so eine Seefahrt bei den Römern ausgesehen haben könnte, das muss doch auch wahnsinnig riskant gewesen sein?“
- Beim Abschlussessen ist es das Gesprächsthema. Die Vorstellung an eine Seefahrt in einem wackeligen, hölzernen Römerschiff hat auch die anderen Mitglieder neugierig gemacht. Neben
- 20 wilden Spekulationen, wie es den Menschen wohl damals an Bord ergangen sein muss, kommen plötzlich immer mehr Fragen auf: „Angenommen, die Römer sind in Italien gestartet, mussten sie dann den ganzen Weg hierhin rudern?“ „Wie lange waren die Schiffe damals wohl unterwegs? Ich meine, unser Schiff heute Morgen hatte einen Motor, damit ist man natürlich viel schneller.“
- 25 Während die Jugendlichen auf ihr Essen warten, versuchen sie bereits, die ersten Fragen durch eine kurze Internetrecherche zu beantworten. Nach kurzer Suche stoßen sie dabei auf etwas äußerst Interessantes.
- „An der Universität Trier haben Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ein römisches Handelsschiff nachgebaut. Hier steht, dass sie in ein paar Tagen ihre große Forschungsreise
- 30 Richtung Mittelmeer starten. Stell dir vor, wir hätten die Möglichkeit, vor ihrer Abreise mit der Crew zu sprechen. Was ist, wenn wir herausfinden, wo das Schiff startet? Dann können wir das Schiff sehen und unsere Fragen beantwortet bekommen.“
- Zoe ist beeindruckt von Karims Plan. Doch ganz so aufwendig muss es dann doch nicht sein. Peter, ein langjähriges Mitglied des Sportvereins, hat die Unterhaltung der Jugendlichen
- 35 mitbekommen. Er kennt nicht nur einige Mitglieder der Crew, sondern auch einen der Initiatoren hinter dem Forschungsprojekt: Professor Dr. Christoph Schäfer. Mit Peters Hilfe schreiben sie noch am selben Abend eine E-Mail an Herrn Schäfer und hoffen, dass sie noch vor der bevorstehenden Forschungsreise die Möglichkeit haben, das römische Handelsschiff zu besichtigen.
- 40 Und tatsächlich: Herr Schäfer nimmt sich die Zeit und lädt Karim, Zoe und Peter zu einem Besuch ein – und auch wir dürfen mitkommen, um das römische Handelsschiff zu besichtigen. Ein paar Tage später stehen wir früh am Morgen am Moselufer. Nur wenige Meter entfernt ist das beeindruckende Segelschiff am Steg festgemacht. Es trägt den Namen „Bissula“. Herr Schäfer erwartet uns bereits.
- 45 „Mein Name ist Christoph Schäfer. Ich bin Professor für alte Geschichte und beschäftige mich also berufsmäßig mit Griechen und Römern und ihrer Geschichte, die Leistungen, die sie gebracht haben und was wir daraus vielleicht für unsere heutige Zeit lernen können.“
- Hinter ihm schaukelt das beeindruckende hölzerne Schiff leicht im Wasser. Die Bissula, das erzählt er uns, ist die Rekonstruktion eines 16 Meter langen und 5 Meter breiten römischen
- 50 Handelsschiffs. Mit ihrem 15 Meter langen Mast und dem großen Rahsegel wird sie ausschließlich gesegelt. Solche Segelschiffe wie die Bissula wurden von den Römern besonders im Mittelmeerraum eingesetzt. Die Möglichkeit, ein solches Handelsschiff zu rekonstruieren, das erzählt uns Herr Schäfer mit großer Begeisterung, geht auf einen spektakulären Fund an der südfranzösischen Küste zurück.



55 „Für die Bissula gibt es eine hervorragende Vorlage, einen archäologischen Befund ein Wrack,  
das man gefunden hat westlich von Marseille in der Bucht von Laurons und deshalb heißt das  
Wrack auch der Typ Laurons deux – das zweite Wrack in der Bucht von Laurons. Wir haben das  
Schiff nachher nachgebaut, weil es so gut erhalten geblieben ist. Denn bei den antiken Schiffen  
hat man oftmals nur die Ladung Amphoren oder anderes, das Holz ist zerfallen. Und da ist es  
60 so, dass das Schiff seitlich weggekippt ist in einem Sturm in einen Unterseeegraben hinein und  
schnell bedeckt war mit Schlamm und damit luftdicht abgeschlossen war. Für uns eine riesen  
Chance, weil wir das Wrack zu mehr als die Hälfte erhalten haben und da es ja symmetrisch  
gebaut ist, können wir es also quasi praktisch komplett rekonstruieren und zwar auch nach den  
Holzverbindungen. Wir haben Kleinteile der Takelage, wir haben das Ruder, also es ist wirklich  
65 ein perfekter Befund, um ein römisches Schiff ganz nah am Original zu rekonstruieren.“  
Die Takelage, erklärt uns Herr Schäfer, ist alles, was bei einem Segelschiff über dem Rumpf ist,  
wie Masten, Segel oder Seile. Dass mehr als die Hälfte dieses Schiffs und sämtlich Kleinteile  
etwa 1800 Jahre unter dem Wasser erhalten geblieben sind, ist ein richtiger Schatz für die  
Wissenschaft. Durch die gut erhaltene Vorlage und die genaue Rekonstruktion eröffnen sich  
70 ganz neue Dimensionen der Forschung.  
„Dieser Befund in Laurons in der Bucht von Laurons ist für uns ein großer Schatz und wir setzen  
ihn halt in Wert in Trier. Wir können es im Nachhinein jetzt erfahren, was dieses Schiff  
eigentlich in der Antike für seefahrerische Leistungen vollbracht hat. Und diese Daten, die sind  
einmalig, das gibt es sonst nirgends auf der Welt.“  
75 Herr Schäfer erklärt uns, dass sie die Leistung des antiken Schiffs mit modernsten digitalen  
nautischen Messgeräten erheben werden. Nautische Instrumente werden in der Schifffahrt zur  
Navigation und Wetterbeobachtung verwendet. Durch die moderne Technik kann das  
originalgetreue römische Handelsschiff einzigartige Daten liefern, die der Forschung neue  
Erkenntnisse zur antiken Seefahrt ermöglichen.

80

\*

„Und wie lange hat es gedauert, dieses römische Schiff nachzubauen?“  
„Wir haben mit über 80 Studierenden, freiwilligen Helfern, da waren auch einige Schüler dabei,  
aber auch Freiwillige aus der Umgegend, auch aus Luxemburg, - mit über 80 Mitarbeitern  
haben wir das Schiff in zweijähriger Bauzeit hergestellt. Natürlich haben nicht immer alle  
85 gleichzeitig gearbeitet, sondern das ging im Wechsel, aber es waren über 80 beteiligt und so  
konnten wir das dann nach zwei Jahren fertigstellen.“  
Die Idee, das gefundene Handelsschiff zu rekonstruieren und dieses Großprojekt zu starten,  
hatte aber noch einen anderen Grund.  
„Trier ist ein Zentrum der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte auch der Antike und für die Antike  
90 ist es extrem bedeutsam, wie hoch die Transportkosten für Güter, für Massengüter auch sind  
über weite Strecken und da spielt der Seetransport eine entscheidende Rolle. Und deshalb ist  
es für uns so spannend, überhaupt mal herauszufinden, welche Leistung konnten eigentlich die

3



antiken Schiffe erbringen, wie schnell konnten sie fahren, welche Richtung konnten sie fahren, es waren Segelschiffe, da kann man nicht in jede Richtung mitfahren, das hängt am Wind und  
95 an den meteorologischen und nautischen Rahmenbedingungen. Und das zu erforschen ist eine große Frage, weil wir aus den schriftlichen Quellen darüber kaum Informationen haben. Gewisse Spitzenzeiten für Verbindungen tauchen manchmal auf, aber eine reguläre Information über den Seehandel, den Seeverkehr und die Kosten, die dadurch entstanden sind, haben wir nicht.“

100 Viele Fragen sind also bis heute noch ungeklärt. Die Rekonstruktion des Schiffes gibt Herrn Schäfer und seinen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit, in die Vergangenheit zu reisen und die ungeklärten Fragen zu enträtseln. Zoe ist begeistert. Dass dieses Schiff einen solchen Schatz für die Wissenschaft darstellt, war ihr anfangs nicht bewusst.

105 „Als Sie mit Ihrem Team die Pläne für die Rekonstruktion durchgearbeitet haben, gab es da etwas, was Sie überrascht hat? Gab es vielleicht technische Besonderheiten am Schiff, mit denen Sie nicht gerechnet hatten?“

110 „Wir waren sehr begeistert von der Qualität des Schiffbaus in römischer Zeit. Auch unser Bootsbaumeister, der uns bei den entscheidenden Phasen des Baus zur Seite stand, war überrascht, wie gut die Römer schon die Schiffe gebaut haben. Das ist ganz hohe Schiffsbaukunst, die auch in der Neuzeit nicht übertroffen wurde. Mit Nut- und Feder-Verbindungen, das heißt also ganz starke Verbindungen der Planken und dann so eine Form eines Schiffsrumpfs zu konstruieren, die wenig Widerstandswert hat und damit sehr gut zu segeln ist, das ist eine große Kunst. Und wir haben nachher auch bei den ersten Fahrten auf der Mosel gemerkt, wie gut dieses Schiff eigentlich funktioniert.“

115 „Und was hat die römische Seefahrt im Allgemeinen ausgezeichnet?“

120 „Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass die Römer mit Tausenden von Schiffen über See gefahren sind und riesige Mengen an Gütern transportiert haben. Ich nenne nur ein Beispiel: Alleine die Truppen, die in den germanischen Provinzen, die beiden germanischen Provinzen, also am Rhein und ein Stück runter noch Richtung Donau stationiert waren, diese Truppen brauchten Öl und das war ihnen zugesagt, das war ihre Ration und nur die Soldaten bekamen für ein Jahr 23.000 100-Kilo-Amphoren aus Südspanien geliefert, denn praktisch das gesamte Öl der Versorgung in Germanien kommt aus Südspanien, aus Andalusien. Und wenn wir dann überlegen, dass die auch Familien haben, dass da auch Zivilbevölkerung lebt, dass natürlich Händler und Bauern und alle, die römisches Leben pflegen und auch Öl brauchen, dann müssen  
125 wir davon ausgehen, dass pro Jahr hunderttausende 100-Kilo-Amphoren NUR für die Öl-Versorgung aus Südspanien über den Atlantik oder die Rhone-Saone-Mosel-Route an den Rhein transportiert worden sind. Also eine gigantische Menge, Massengut-Transport und das kann man für andere Güter fortsetzen.“

130 Wie wichtig die Seefahrt für die Römer war, zeigt sich an den Massen von Gütern, die sie jährlich über See transportiert haben. Herr Schäfer erklärt uns, dass die Römer bereits eine frühe Form der Globalisierung betrieben, also einen weltumspannenden Handel, der es erlaubt, verschiedene Güter aus unterschiedlichen Ländern zu beziehen. Es gibt zum Beispiel Nachweise



für jede Menge Pfeffer im antiken Trier. Der Pfeffer kam aus Indien und hatte also bereits einen langen Weg hinter sich, als er in Trier ankam. Weil man mit den Schiffen größere Massen transportieren konnte, war der Pfeffer wohl auch kein Luxusprodukt in der damaligen Zeit, sondern für jedermann erschwinglich.

„Das heißt, wir haben in dieser Zeit eine erste Phase von Globalisierung und das bedeutet aber auch, dass der Seehandel hierfür eine entscheidende Voraussetzung ist. Denn es ist so unglaublich viel billiger als der Transport über den Fluss, der ist trotzdem noch ein Vielfaches billiger als der Transport auf der Straße. Also ich nenne mal Zahlen: Wenn wir einen Faktor 1, Kostenfaktor 1 nehmen für den Seetransport mit einem Seeschiff, dann haben wir einen Kostenfaktor etwa 5 für den Transport mit einem Flussschiff, weil das eben getreidelt werden muss, das ist etwas aufwendiger, braucht mehr Personal und wenn man aber die gleichen Güter auf der Straße transportieren würde, dann kostet es das 28-56-fache.

Römische Schiffe hatten ein Fassungsvermögen von etwa 15-20 Tonnen bis hin zu den großen Seeschiffen mit 300 Tonnen. Die Superfrachter, die sind sehr selten im Mittelmeerraum, denn die müssen ja auch vollgeladen werden, damit es sich rentiert, die fassen bis zu 1300 Tonnen. Ein einzelner Karren, mit dem man eine Ladung transportiert, schafft 1- 1,5 Tonnen. Das heißt, wir können also davon ausgehen, wenn ein Seeschiff in die Rheinmündung einläuft oder wenn ein Flussschiff die Mosel runterkommt und an den Rhein Güter bringt, dann braucht man eine Vielzahl von Karren, von Eseln, von Leuten, die die betreiben, von Ochsen, die die ziehen. Also ein gewaltiger Aufwand, um alleine die Ladung eines einzelnen Schiffes zu transportieren.“  
Durch den Seehandel verbreitete sich aber auch der Lebensstil der Römer.

„Der Seehandel ist auch deshalb so bedeutsam, weil Rom natürlich expandiert. Rom erobert Germanien beispielsweise und sehr schnell adaptiert die Bevölkerung römische Lebensweisen, weil das viel attraktiver ist. Die Römer haben einen sehr hohen Lebensstandard und man will genauso gut leben. Man braucht den Luxus, man braucht die Güter und man passt sich an. Es ist ein System eines riesigen Wirtschaftsraumes, der größer ist als die EU, es umfasst Nordafrika, den Nahen Osten, es geht bis nach Germanien, Britannien und natürlich über die Donau in den Schwarzmeerraum. All das gehört zum römischen Imperium und wir haben dort ein einheitliches Rechtssystem, ne einheitliche Währung und ein super Transportsystem und das ist hoch attraktiv für die Bevölkerung. Also wenn wir fragen nach der Integration der Anderen, der Gebiete jenseits von Rom, als Rom immer größer wird, dann funktioniert das nur deshalb, weil der Seehandel eine globale Wirtschaftsform eben unterstützt und überhaupt erst möglich macht.“

„Hat man weitere Spuren des römischen Handels in Rheinland-Pfalz gefunden?“

„Wir haben jede Menge Spuren römischen Handels in Rheinland-Pfalz. Also in Neumagen beispielsweise haben wir das Neumagener Weinschiff, wo wir nicht genau wissen, ob das Wein oder Bier war, auf jeden Fall Fässer, die auf einem Schiff auf der Mosel transportiert werden, sind da dargestellt. Wir haben die Igeler-Säule mit Transportszenen, wo eben auch Schiffstransport eine riesige Rolle spielt. Dann sind es auch Waren, zum Teil Tuchballen, die dort verhandelt werden, auch über Karren, auch das sieht man auf der Igeler-Säule. Und wenn



wir nach Amphoren fragen, dann schauen wir nach Mainz und dann sehen wir, dass eben in  
Mainz die Amphoren eben sehr gut aufgearbeitet sind und wir sehen die auch in der Masse,  
175 dass über 98 Prozent der Mainzer Amphoren aus Südsanien kommen, über Jahrhunderte. Das  
heißt also, wir können an den Amphoren genau sehen, welches Gut wurde darin befördert, also  
in diesem Fall beziehe ich mich mal auf Öl und woher kommen die, denn jede Region baut ganz  
andere Amphoren und hat ganz typische Merkmale und außerdem haben wir noch  
180 Pinselinschriften oder Stempel drauf, sodass wir genau sagen können zum Teil, wer die  
Produzenten sind. Und so sehen wir, dass also unsere Region wirklich angeschlossen war an  
den überregionalen, den proto-globalen Handel.“

Wir erinnern uns an unsere ersten Überlegungen zur römischen Seefahrt. Die Vorstellung, wie  
gefährlich es gewesen sein muss und die Frage, warum die Römer solche Wege auf sich  
genommen haben. Jetzt wissen wir, dass die Römer absolute Schifffahrtsexperten waren.  
185 Auf der Mosel konnte die Crew erste Untersuchungen mit der Bissula machen und das war sehr  
abenteuerlich, berichtet uns Herr Schäfer.

„Wir haben die Bissula auf der Mosel schon auf Herz und Nieren getestet. Und die Bissula wird  
nur gesegelt, es ist ein reines Segelschiff und es ist nicht einfach auf einem Fluss ein Schiff, was  
ja eigentlich fürs Meer gebaut ist, mit einer solchen rechteckigen Takelage, wir sprechen von  
190 einem Rahsegel, dann zu fahren. Wir haben das hingekriegt, das war manchmal ziemlich  
schwierig. Wir haben mehrere Ruder- Steuerruder zerbrochen. Einmal ist uns die Rah, an der  
das Segel hängt, zerbrochen, dann kam alles runter. Es ist nichts passiert, aber es war schon ein  
Abenteuer, allein auf der Mosel bei viel Wind auch dieses Schiff eben auszuprobieren und  
durchzumessen.“

195 Mit den Experimenten konnten sie zeigen, wie erfahren und kompetent die römischen  
Seefahrer gewesen sein müssen, sagt Herr Schäfer.

„Und dann haben wir aber festgestellt, als wir das Schiff so stärker auch belastet haben, immer  
extremer gefahren sind und gesehen haben, wie dieses Schiff sich da verhält, wie hoch wirklich  
die Seemannschaft-, die Kunst der Seefahrt bei den Römern schon entwickelt war. Wir haben  
200 also große Hochachtung vor deren Fähigkeiten. Und wir müssen unser Bild wirklich ändern,  
wenn wir die Römer nur als Landratten, als Landmacht begreifen, dann ist das völlig verfehlt.  
Die Römer kommen aus dem etruskischen Kulturkreis und die Etrusker waren von Ur her schon  
Seefahrer. Also Seefahrt liegt den Römern im Blut und sie waren wirklich wirklich gut schon  
darin ausgebildet.“

205 „Was erhoffen Sie sich von Ihrer Forschungsreise zum Mittelmeer? Was ist der nächste  
Schritt?“

„Für die Mosel haben wir fantastische Ergebnisse erzielt. Was uns allerdings fehlt, ist der  
Wellenschlag. Wir haben nicht die Effekte, die auf dem Mittelmeer mit den harten und sehr  
steilen kurzen Wellen sind. Und genau aus diesem Grund wollen wir unbedingt nach  
210 Südfrankreich gehen, dort wo das Schiff auch gefahren ist, wo es gefunden wurde und wollen  
vor der Küste von Cannes vor der südfranzösischen Küste im Mittelmeer das Schiff auf Herz und



Nieren weiter erproben und dann auch unter allen Wetterbedingungen, also von schwachem Wind bis hin zu Sturm.“

215 Durch die modernen Messinstrumente können die Forscher später simulieren, wie sich ein römisches Schiff wie die Bissula bei unterschiedlichsten Bedingungen über das Meer bewegt und der antike Seehandel funktioniert hat.

220 Während sich die Wissenschaftler auf ihre Reise nach Frankreich vorbereiten, beschließen Karim und Zoe in den kommenden Wochen nach Neumagen-Dhron zurückzukehren. Denn dort, das hat ihnen Herr Schäfer verraten, liegt noch ein zweites römisches Schiff am Moselufer: die „Stella Noviomagi“. Und mit diesem Schiff können die Kinder selbst in See stechen. Und das wollen sich Karim und Zoe nicht entgehen lassen. Fest entschlossen auf der kommenden Schifffahrt der Seekrankheit zu entgehen.

#### IMPRESSUM:

Hörschnäges ist eine Podcast-Serie des Arbeitsbereichs Didaktik der Gesellschaftswissenschaften der Universität Trier, gefördert durch das pädagogische Landesinstitut, Trier 2025



Projektleitung: Prof. Dr. Matthias Busch

Team: Christina Schröder

Sprecher: Christian Büsen

Ton: Andreas Gülden, Tonstudio Universität Trier

